MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

LUTY 2024



WARSZAWIACY STAWIAJĄ NA WTP

W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;

✓ wyrobisz Kartę Ucznia;

✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;

✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

iztm
MAGAZYN ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Podsumowaliśmy 2023 rok w Warszawskim Transporcie Publicznym. Przewieźliśmy ponad 955 mln pasażerów. Najwięcej autobusy – niemal połowę z nich. Na drugim miejscu znalazły się tramwaje – prawie 250 mln a metro, jako trzecie – prawie 200 mln! Podziemna kolej jest tu liderem wzrostu – warszawiacy najwyraźniej uważają ją za najlepszy środek transportu, bo było ich w metrze więcej o 40 mln niż rok wcześniej. Kupili ponad 113 mln biletów wszystkich rodzajów. Te liczby robią wrażenie – WTP to system komunikacyjny przewożący najwięcej osób w Polsce...

i stale się rozwija. Autobusy dojeżdżają do następnych rejonów miasta i aglomeracji, trwa budowa metra, z trzema kolejnymi stacjami na Bemowie, w tym roku rozpocznie się projektowanie trzeciej linii, na Pradze. Wielkimi krokami zbliża się otwarcie nowych tras tramwajowych i rozpoczęcie budowy następnych. To będzie kilkanaście kilometrów nowych torów, mieszkańcy następnych części naszego miasta zyskają sprawny środek transportu.

W części „podróżniczej” tego numeru opisujemy wycinek z funkcjonowania transportu publicznego w stolicy Austrii, Wiedniu. Wycinek, bo jest on tak rozbudowany, że jego szczegółowe zaprezentowanie wymagałoby pewnie książki. To jeden z najlepszych systemów w Europie.

W tym numerze rozpoczynamy nowy cykl, w którym przedstawimy pracowników, którzy choć niewidoczni dla pasażerów, są niezwykle ważnymi ogniwami funkcjonowania komunikacji publicznej. Bo komunikacja to przede wszystkim ludzie. Bez ich zaangażowania i wiedzy nie udałoby się nic. Dlatego choć o części z nich chcemy opowiedzieć.

Zima? Luty? Podkuj buty? Dziś te sformułowania trzeba wziąć w duży cudzysłów bo aura jest słoneczna i sprawia wrażenie, że lada dzień „wybuchnie” zieleń i zrobi się wiosna. I dlatego wspominamy dawne czasy gdy w stolicy można było jeździć na łyżwach na wolnym powietrzu.

Życzymy przyjemnej lektury

349 do metra

Z Chrzanowa do stacji metra Bemowo kursują autobusy linii 349

Autobusy jeżdżą w pętli, z przystanku przy stacji, ulicą Powstańców Śląskich do Człuchowskiej, następnie Lazurową dojeżdżają do Batalionów Chłopskich i M. Coopera do parkingu przy przychodni lekarskiej. Po postoju wyruszają ponownie do Lazurowej i nią jadą do Górczewskiej i Powstańców Śląskich czyli do stacji Bemowo. Uruchomienie linii było możliwe po przystosowaniu parkingu przychodni do zawracania autobusem – z powodu budowy drugiej linii metra ulica M. Coopera jest zamknięta. Autobusy kursują co 30 minut w dni powszednie.



719 bezpośrednio z Kampinosu do metra

Zarząd Transportu Miejskiego podpisał porozumienie z gminą Kampinos. Od marca mieszkańcy będą mogli dojechać autobusami linii 719 bezpośrednio do Warszawy.



Od 2015 roku mieszkańcy Kampinosu mają do dyspozycji autobusy linii L29, którymi mogą dojechać do pętli w Lesznie i tam przesiąść się do 719, kursujących do metra Bemowo. Od 4 marca będą mogli dotrzeć tam bezpośrednio.

W czterech kursach autobusy 719 pojadą na wydłużonej trasie z Leszna do Kampinosu – dwa razy rano (o godz. 5.18 i 6.05 w kierunku Warszawy) i dwa razy po południu (o godz. 16.06 i 17.43 w kierunku Kampinosu). Koszt wydłużenia linii 719 (około 17,5 tys. zł miesięcznie) w całości pokrywa samorząd gminy.

Nadal będą jeździły autobusy linii L29, która zapewnia dojazd do Leszna.

Budowa kanalizacji na ulicy Kobiałka – zmiany tras linii 134 i 326

Rozpoczął się kolejny etap prac kanalizacyjnych na ulicy Kobiałka. Prace potrwają ok. trzy miesiące. Autobusy linii 134 i 326 zmieniły trasę.

Zmiany tras dotyczą wyłącznie autobusów jadących w kierunku krańca Metro Marymont:

134: OLESIN – Kobiałka – Mochtyńska – Fajna – Mańkowska – Ruskowy Bród – ... – METRO MARYMONT

326: METRO BRÓDNO – ... – Ruskowy Bród – Kobiałka – OLESIN – Kobiałka – Płochocińska – ... – METRO MARYMONT

Autobusy linii 120, 134, 314, 326 i N14 kursują według nowych rozkładów jazdy.



Metro na Bemowie coraz głębiej

Praca na ostatnim, bemowskim odcinku drugiej linii metra wre. Na wszystkich trzech budowanych stacjach M2 gotowe są już ściany szczelinowe. Tam gdzie prace są najbardziej zaawansowane, czyli na stacji C1 Karolin, dobiega końca budowa stropu pośredniego na poziomie -1.

Stacje warszawskiego metra budowane są w tzw. technologii podstropowej. Oznacza to, że najpierw powstają ściany i strop, a następnie wybierana jest ziemia z wnętrza przyszłej stacji. Tak jest obecnie na stacji Karolin, gdzie trwa wylewanie stropu pośredniego – gdy beton zwiąże, wykonawca rozpocznie wybieranie ziemi spod niego, a następnie budowę ostatniego poziomu stacji. To właśnie stąd, w połowie tego, roku będą startować maszyny TBM, czyli ogromne wiertła przeznaczone do drążenia tuneli.

Zagęszczanie gruntu

Wykonawca przygotowuje się do uruchomienia TBM-ów nie tylko na stacji Karolin. 12 lutego rozpoczęło się również zagęszczanie gruntu przy stacji Chrzanów. Prace związane są właśnie z planowym przejściem „machiny wiertniczej", która potrzebuje odpowiednich warunków geologicznych, by precyzyjnie „trafić" w wyznaczony fragment stacji. Tego typu zagęszczanie terenu odbywa się przed każdą stacją, przez którą przebija się TBM.



STP czeka na słońce

Najtrudniejsze warunki panują na budowie stacji techniczno-postojowej Karolin, gdzie po długich opadach rozmoknięta ziemia bardzo wolno wysycha. Mimo to praca cały czas postępuje i w kilku budynkach – najbardziej zaawansowanych pod względem etapu robót – instalowane są okna. W najbliższych tygodniach rozpoczną się tam prace instalacyjne i wykończeniowe.

Odcinek gotowy do 2025 roku

Ostatni odcinek linii M2 w to prawie 4 kilometry podwójnego tunelu i trzy stacje pasażerskie: Lazurowa powstać ma po południowo-wschodniej stronie skrzyżowania ulic Lazurowej i Górczewskiej (w przestrzeni między pętlą tramwajową a Lazurową); Chrzanów zaplanowano pod ulicą L. Rayskiego (w rejonie skrzyżowania z Szeligowską); Karolin – pod ulicą Sochaczewską (po północnej stronie skrzyżowania z Połczyńską). Za nią znajdzie się Stacja Techniczno-Postojowa Karolin, czyli zaplecze techniczne dla całej linii M2. Budowa tego elementu linii M2 jest kluczowa dla dalszej rozbudowy systemu metra w Warszawie.

Zgodnie z podpisanym we wrześniu 2023 roku aneksem do umowy, prace na bemowskim odcinku II linii metra zakończą się w październiku 2025 r.

Autobus na ratunek

Od kilku lat po warszawskich ulicach jeździ wyjątkowy autobus z logo WTP. Nie trzeba w nim kasować biletów, za to można wypić kawę, porozmawiać, poszukać pomocy. Mobilny Punkt Poradnictwa to sprawdzony adres dla osób w kryzysie bezdomności.

Każdy może mieć gorszy okres w życiu, stracić dach nad głową, potrzebować wsparcia. Są noclegownie, schroniska, fundacje udzielające pomocy. Ciepły posiłek i ubrania można dostać przy parafiach, ale w stolicy jest jeszcze jedno miejsce, do którego mogą się zgłosić osoby w kryzysie bezdomności. Wystarczy, że przyjdą na przystanek i wsiądą do autobusu Mobilnego Punktu Poradnictwa, organizowanego przez m.st. Warszawę we współpracy ze Stowarzyszeniem Pomocy i Interwencji Społecznej.

Pomocna trasa

To miejsce jest otwarte przez 365 dni w roku, bez względu na pogodę czy temperaturę za oknem. Zaczyna i kończy trasę przy Dworcu Wschodnim, od strony ulicy Lubelskiej, ale jego trasa wiedzie przez całe miasto, ze wschodu na zachód. Po drodze na Dworzec Zachodni zatrzymuje się m.in. przy Dworcu Centralnym, Gdańskim, Wileńskim, na pl. A. Zawiszy, obok Parku Traugutta, na Kruczej, pl. P. Szembeka - trasa jest dobrze znana wszystkim odbiorcom pomocy.

W autobusie MPP można uzyskać doraźne wsparcie, zrobić pierwszy krok na drodze wyjścia z kryzysu bezdomności, albo po prostu trochę odpocząć. Kiedy na dworze jest chłodno, czy pada deszcz, można się ogrzać, a w poniedziałki, środy i piątki wypić coś gorącego. Wolontariusze, którzy tam dyżurują, starają się też, by pasażerów tego wyjątkowego pojazdu nie omijały drobne przyjemności – w Tłusty Czwartek jedna z warszawskich piekarni dostarczyła świeże, jeszcze ciepłe, pączki.

Chodzi jednak przede wszystkim o to, by ci, którzy potrzebują i chcą pomocy, mogli ją dostać i znów stanąć na własnych nogach. Dlatego dwa razy w miesiącu można zrobić na zdjęcie do dowodu, można dowiedzieć się o dostępnych formach pomocy, w tym działalności noclegowni, schronisk, ośrodków pomocy społecznej, a także innych instytucjach świadczących pomoc osobom w kryzysie bezdomności. Można skorzystać z Internetu i telefonu, dostać do ręki tablet i szukać pracy.

Chorzy mogą bezpłatnie dojechać do przychodni dla osób nieubezpieczonych, prowadzonej przez Stowarzyszenie Jesteśmy Nadzieją, punktu poradnictwa Stowarzyszenia Pomocy i Interwencji Społecznej, a także innych miejsc pomocowych.

Herbata na początek

Z Mobilnego Punktu Poradnictwa korzystają i młodsi, i starsi. Wolontariuszom zdarzało się rozmawiać z rodzicami, których dzieci się tam znalazły. W środku czekają na nich streetworkerzy, którzy pomogą wypełnić wniosek o mieszkanie socjalne, albo po prostu porozmawiają. W ciągu kilku lat udało się pomóc kilku tysiącom potrzebujących osób.

Tylko w 2022 roku MPP odwiedziło 1541 osób, z którymi streetworkerzy odbyli 808 rozmów motywacyjnych, co najczęściej zaczynało się od kubka gorącej herbaty lub kawy. Każdy napój jest dokładnie policzony, bo w działalności MPP liczy się każda złotówka, której nie wolno zmarnować. Dlatego wiadomo, że w 2022 roku wolontariusze wydali 29 245 kubków gorących napojów. Istotne jest to, że Mobilny Punkt Poradnictwa odwiedziło 1541 Odbiorców. Po wizycie w MPP 196 osób trafiło do noclegowni, 78 osób udało się skontaktować z Ośrodkiem Pomocy Społecznej. Zdarzało się, że odbiorcy pomocy, przy wsparciu wolontariuszy wypełniali CV, chcąc wrócić na rynek pracy.

Jest wielu takich, dla których przyjście do wyjątkowego autobusu było pierwszym krokiem w stronę wyjścia z kryzysu. Na profilu MPP na Facebooku co jakiś czas pojawiają się podziękowania od osób, które doświadczyły tam pomocy, inni przychodzą z podziękowaniami osobiście. Najważniejsze, że żółto-czerwony autobus jeździ bez przerwy.



Ponad 215 tys. złotych od WTP i przyjaciół dla WOŚP

Zakończyły się wszystkie aukcje naszej komunikacyjnej rodziny. Dzięki ofiarności licytujących udało się zebrać pokaźną kwotę, która zasili Fundację Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

Co roku Zarząd Transportu Miejskiego i operatorzy wraz z Klubem Miłośników Komunikacji Miejskiej, wystawiają swoje przedmioty na aukcje w serwisie Allegro. Organizują też kwesty na ulicach i w zabytkowym taborze – wszystko po to, żeby zebrać jak najwięcej pieniędzy na szczytny cel.

Rozkłady i węzeł

Tak samo było w tym roku. Z WOŚP zagrał ZTM i osobiście dyrektor Katarzyna Strzegowska. Razem zebraliśmy ponad 6 500 zł! Największym zainteresowaniem cieszyły się aukcje, których przedmiotem był Dzień w ZTM i szansa zajrzenia za kulisy warszawskiej komunikacji miejskiej. Za taką możliwość zwycięzcy zapłacili odpowiednio: 2 247 zł oraz 1 285 zł.

Zwycięzcy już niedługo spotkają się z dyrektorem ZTM, zobaczą codzienną pracę centrali ruchu, Punktu Obsługi Pasażerów czy dyspozytorni w węźle Młociny. Będą mogli razem z pracownikami uczestniczyć w nadzorze komunikacji miejskiej na terenie Warszawy, a także podejrzeć przygotowania do tworzenia nowych rozkładów jazdy linii autobusowych, tramwajowych, Metra Warszawskiego oraz Szybkiej Kolei Miejskiej.

Zabytki na szynach i kołach

A jak poszło innym? W tym roku członkowie WTP wystawili wiele ciekawych ofert, prawdziwych perełek dla fanów transportu publicznego. Hitem okazała się możliwość przejazdu zabytkowym tramwajem podczas Nocy Muzeów, która została wylicytowana za 15 100 zł. Ostro walczono też o zwiedzanie zajezdni i przejazd wagonem – kabrioletem, za które zwycięzca zapłaci 8 100,05 zł.

Łóżko inspirowane legendarnym ikarusem (zapewniamy, że nie trzęsie i jest ciche), oferowane przez Miejskie Zakłady Autobusowe, zostało wylicytowane za 7 000 zł. Aukcja przygotowana przez Szybką Kolej Miejską – wyjątkowe zwiedzanie bocznicy kolejowej – zostało wylicytowane za 2 650 zł.



Za możliwość poczucia się jak maszynista Metra Warszawskiego (można będzie pokierować pociągami w symulatorach) zwycięzca licytacji zapłaci 2 322,22 zł.

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej zaoferował to, co ma najcenniejszego, czyli możliwość przejazdu jednym z zabytkowych autobusów z kolekcji. Tutaj zwycięzca zadeklarował wpłatę w wysokości 1 125 zł, a żeby wycieczka była jeszcze przyjemniejsza, to będzie mógł zabrać rodzinę i znajomych.

Bilet – benefit

Zarząd Transportu Miejskiego przygotował specjalną ofertę dla systemów kafeteryjnych współpracujących z pracodawcami i oferujących na swoich stronach benefity pozapłacowe.

W ramach oferty, pracodawca może dofinansować zakup biletów komunikacji miejskiej, dzięki czemu zachęca pracowników do wyboru bardziej prospołecznych zachowań oraz ekologicznego środka transportu. Jednocześnie tego typu działania mogą wyróżnić daną markę na rynku ofert pracy.

Nasi partnerzy otrzymują nowoczesny i łatwy system sprzedaży kodów doładowujących bilety długookresowe wszystkich typów oraz wygodne i przejrzyste rozliczenia.

Co zaś zyskują pracownicy objęci programem?

- wsparcie domowego budżetu
- oszczędność czasu
- ograniczenie wydatków na paliwo
- redukcja kosztów parkowania
- jeden bilet na wiele środków transportu – metro, tramwaje, autobusy, pociągi SKM oraz, w ramach Wspólnego Biletu również Kolei Mazowieckich i WKD



- komfort możliwości spożytkowania czasu podróży na dobrą lekturę, muzykę lub np. przygotowanie do spotkania w pracy.

Firmy zainteresowane programem zapraszamy do kontaktu:

- telefon: +48 664 470 527
- mail: wtpbiznes@ztm.waw.pl

Przystanki bez bohomazów

Jaka jest różnica między graffiti a pseudograffiti? Znacząca. To pierwsze to street art, drugie – wandalizm. I tak traktujemy nieestetyczne napisy i rysunki, które szpecą przystanki. Zarząd Oczyszczania Miasta w zeszłym roku usunął bazgroły z prawie 7000 wiat i koszy na śmieci.

Na komfort podróży wpływa nie tylko nowoczesny tabor, ale również ocena miejsca, w którym pasażerowie oczekują na przyjazd autobusu lub tramwaju. O to, żeby w stolicy, czyli także na przystankach, było czysto i bezpiecznie, dba codziennie Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM). Regularne porządki są równie ważne, jak reagowanie w nagłych sytuacjach, a do takich należy likwidacja pseudograffiti. W tych działaniach wyspecjalizowane są grupy interwencyjnego sprzątania, które usuwają niespodziewane zanieczyszczenia lub skutki wandalizmu. W zeszłym roku ekipy porządkowe oczyściły 6250 pomazanych wiat. Tymi działaniami ZOM wpisuje się w stołeczną akcję #stopbazgrołom, której celem jest walka z oszpecaniem przestrzeni publicznej.

– Wysoki standard utrzymania czystości wyróżnia Warszawę spośród innych polskich aglomeracji, a także europejskich stolic. Zadbana przestrzeń wpływa na pozytywny odbiór miasta zarówno przez warszawiaków, jak i turystów. Ten efekt osiągamy dzięki szeregowi detalicznych prac porządkowych, wśród których jest regularne sprzątanie przystanków, mycie wiat i interwencyjne usuwanie pseudograffiti – mówi Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta.

Walka z wandalizmem

Szpecące napisy pojawiają się na koszach, również tych przystankowych. Każdego roku, od wiosny do późnej jesieni, ZOM usuwa z ich powierzchni pseudograffiti. Kosze są czyszczone specjalistycznymi preparatami oraz wodą pod ciśnieniem. Walka z bazgrołami objęła w minionym roku blisko 650 pojemników.

Regularne porządki na przystankach

Poza interwencyjnymi działaniami wiaty są regularnie myte. Te zlokalizowane w kluczowych miejscach były w zeszłym roku czyszczone na mokro nawet 8 razy. W sumie gruntownie wyczyszczonych zostało 5300 wiat. Kompleksową kąpiel przechodzi cały przystanek. Do porządków używane są myjki ciśnieniowe. Silny strumień wody jest w stanie usunąć brud z szyb, ławek, gablot i słupków oraz trudno dostępnych miejsc.

Czysta Warszawa – wspólna sprawa

Zarząd Oczyszczania Miasta dba o czystość 4400 przystanków w Warszawie. Ekipy porządkowe poza myciem wiat, zamiatają i zbierają zanieczyszczenia z 3,5 mln m kw. chodników oraz codziennie opróżniają 12 tys. koszy. Działają też na 1300 km ulic i torowisk. W katalogu prac porządkowych jest również sprzątanie interwencyjne, które podejmowane jest w odpowiedzi na zgłoszenia od mieszkańców przekazane za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Przez cały rok monitoring stanu technicznego i estetycznego infrastruktury miejskiej prowadzą kontrolerzy ZOM.

Czystość doceniona

Kompleksowa organizacja sprzątania oraz wymagany przez Zarząd Oczyszczania Miasta wysoki standard utrzymania czystości jest zauważany i doceniany zarówno przez mieszkańców, jak i odwiedzających stolicę turystów. Ma to również odzwierciedlenie w wynikach sondaży – w ostatnim badaniu Barometr Warszawski. 87 proc. respondentów ocenia czystość w mieście dobrze i bardzo dobrze.





Warszawski Transport Publiczny

PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.

Warszawa

STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



WARSZAWIACY STAWIAJĄ NA WTP!

Blisko 956 mln pasażerów podróżowało w 2023 roku pojazdami Warszawskiego Transportu Publicznego oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w ramach wspólnego biletu. To o 11 proc. więcej niż rok wcześniej.

W ubiegłym roku transportem publicznym w aglomeracji warszawskiej czyli pojazdami WTP – autobusami, tramwajami, pociągami metra i Szybkiej Kolei Miejskiej oraz pociągami KM i WKD w ramach oferty wspólnego biletu wykonano 955 796 344 przejazdów.

Najwięcej pasażerów skorzystało z przewozów autobusowych – 452 220 927 (wzrost o 12 proc. w stosunku do roku 2022). Drugie miejsce pod względem liczby przewiezionych osób zajęły tramwaje – 248 903 710 (wzrost o 1 proc. w stosunku do roku 2022). Z usług metra skorzystało w 2023 roku 199 974 995 osób i to właśnie metro zanotowały największy wzrost liczby pasażerów w stosunku do 2022 roku, bo aż o 24 proc. To blisko 40 mln przewiezionych pasażerów więcej! Widać, że nowe odcinki metra uruchomione w połowie 2022 roku (na linii M2 przybyło pięć stacji) przyciągnęły do podziemnej kolei nowych pasażerów. Pociągi SKM przewiozły w 2023 roku 15 161 244 pasażerów, to 15 proc. spadek w stosunku do roku poprzedniego. Niestety, remonty i przebudowy na kolei wiązały się z licznymi wyłączeniami ruchu i skracaniem tras SKM-ki co odbiło się na mniejszej liczbie podróżnych. W ramach oferty Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD, odnotowano 39 535 468 podróży pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej – wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym o 14 proc.

Autobusy z logo WTP przejechały w zeszłym roku ponad 117 mln wozokilometrów, tramwaje ponad 50 mln wozokilometrów. Warszawskie pociągi czyli metro prawie 50 mln a SKM ponad 18 mln wozokilometrów.

**W 2022 roku Zarząd Transportu miejskiego zmienił metodykę liczenia pasażerów. Bazuje ona na kilku źródłach danych. W przypadku autobusów, brane są pod uwagę liczby z systemów zliczania pasażerów – dziś niemal wszystkie są w nie wyposażone. Dla pojazdów bez takiego systemu, opracowano metodę szacunkową, w której brane są pod uwagę długość pojazdu oraz typ dnia (dzień powszedni/sobota/święto) i miesiąc roku. Liczba pasażerów w tramwajach, w których nie ma systemów zliczania, jest szacowna na takiej samej zasadzie, jak w autobusach bez systemu. Stacje metra są wyposażone w bramki odnotowujące wejścia i wyjścia. Dla operatorów kolejowych – SKM, KM i WKD, wiążące są dane udostępnione przez Urząd Transportu Kolejowego.*

Transport szyty na miarę

W 2023 roku sieć Warszawskiego Transportu Publicznego wzbogaciła się o nowe linie Szybkiej Kolei Miejskiej – S4 i S40. Zmiany usprawniające działanie komunikacji publicznej wprowadzaliśmy także na Białołęce i w aglomeracji warszawskiej.

Zmiany na dobre

W styczniu do użytku oddana została nowa pętla autobusowa przy ulicy J. Ostroroga, która zastąpiła kraniec Młynów. Do nowej pętli dojeżdżają autobusy linii 106 i 136. Dotychczasowe przystanki Młynów – zarówno tramwajowe (linii 20, 23, 24) jak i autobusowe (linii 103, 106, 136, N45, N95) – zmieniły nazwę na Pl. Pole Elekcyjne, a te przy których autobusy linii 106 i 136 kończyły i rozpoczynały swoje trasy, stały się dla nich przystankami przelotowymi. Nazwa Młynów oznacza od tej pory tylko stację metra linii M2 a nie również przystanki komunikacji naziemnej.

Od lutego nową trasą jeżdżą autobusy linii L50 i podjeżdżają pod stację kolejową Warszawa Falenica. W ciągu dnia wykonują pięć takich kursów. Linia L50 została uruchomiona w ramach współpracy samorządów Wiązowny, Józefowa i Zarządu Transportu Miejskiego.

Od lutego, na wniosek samorządu miasta i gminy Radzymin, na dłuższej trasie kursują autobusy linii 705. Nie dojeżdżają już tylko do dotychczasowej pętli na ulicy Kościelnej, tylko z Mazowieckiej skręcają w Opolską i dalej do nowej pętli o nazwie Opolska przy skrzyżowaniu z Piwną. Na nowej trasie zlokalizowano także dodatkowe przystanki.



Marzec przyniósł dobre informacje dla mieszkańców Piaseczna. Po raz pierwszy bowiem na tory wyjechały pociągi nowej linii Szybkiej Kolei Miejskiej – S4, która połączyła Piaseczno przez Warszawę Gdańską z Wieliszewem oraz pociągi linii S40, na trasie Piaseczno – Warszawa Główna. To nowe połączenie kolejowe z południa aglomeracji warszawskiej do stolicy. Rozkłady jazdy obydwu linii S4 i S40 w dni powszednie są ze sobą skoordynowane, co oznacza, że z Piaseczna do Warszawy pociąg SKM wyrusza dwa razy na godzinę, co około pół godziny.

W czerwcu, po otwarciu nowego odcinka linii kolejowej i uruchomieniu stacji w Zegrzu, nastąpiły zmiany w funkcjonowaniu połączeń. Trasa linii S4 została wydłużona do stacji Zegrze Południowe. Pociągi kursują codziennie, a całą trasę pokonują w 75 minut. W międzyczasie zmieniła się trasa linii S40, w powodu przebudowy Warszawy Zachodniej pociągi dojeżdżają w skróconej relacji do przystanku Warszawa Rakowiec, gdzie można przesiąść się do tramwajów w kierunku centrum Warszawy. Na przejechanie całej trasy potrzebują 19 min.

Trasa w wielu miejscach przecina się z trasami innych linii Warszawskiego Transportu Publicznego, co umożliwia przesiadki między pociągami, autobusami, tramwajami i metrem. Przystankami granicznymi między 1. a 2. strefą biletową są Warszawa Jeziorki i Warszawa Choszczówka. Dzięki temu mieszkańcy stolicy sprawnie dotrzeć do jednego z najbardziej atrakcyjnych miejsc rekreacji i wypoczynku tuż koło Warszawy.

W związku z uruchomieniem nowych połączeń SKM, trasa lokalnej linii autobusowej L39 została wydłużona do przystanku kolejowego Warszawa Jeziorki.

We wrześniu na ulicę Puławską wróciły tramwaje. Po zielonych torach, na odcinku pl. Zbawiciela – Dworkowa kursują składy trzech linii - 4, 10, 18. Prace realizowane były w ramach budowy trasy do Wilanowa.

Od października o sprawny dojazd do stolicy nie muszą się już martwić mieszkańcy gminy Lesznowola. Uruchomiona została nowa linia autobusowa L33, która dowozi pasażerów do stacji PKP Jeziorki – wygodnego miejsca przesiadkowego. Od połowy października autobusy linii L-6 ponownie dowożą pasażerów na Bemowo. Z końcem listopada, w związku z otwarciem ulicy G. Verdiego, autobusy linii 120,

134 i 226 skierowano na nowe trasy. Dzięki temu Warszawski Transport Publiczny dociera na kolejne osiedla.

Kibice i fani

Ale rok pracy WTP to także kilkaset zmian w trasach i rozkładach jazdy spowodowanych remontami, inwestycjami, zgromadzeniami publicznymi, imprezami masowymi itd. W 2023 roku było ich aż 694. Wśród nich warto wyróżnić te związane z meczami piłki nożnej na stadionach Legii i Polonii a także różne imprezy, nie tylko sportowe, na stadionie PGE Narodowym – 46 zmian. Mecze oznaczają konieczność podstawienia dodatkowych autobusów do rozwozu kibiców a także korekty tras bo zwykle duże grupy fanów stołecznych drużyn na jakiś czas blokują ruch na ulicach przy stadionach.

Kalendarz imprez na stadionie PGE Narodowym jest wypełniony po brzegi. W zeszłym roku (ponad 20 dużych imprez) wystąpili tam, mi.n. P!NK, Depeche Mode, The Weeknd, Imagine Dragons, Dawid Podsiadło, Sanah. Duże wydarzenia na obiekcie wiążą się ze zmianami w Warszawskim Transporcie Publicznym. Na trasy wyjeżdża więcej tramwajów, autobusów, pociągów metra bo trzeba widzów dowieźć i potem odwieźć do domów, hoteli – WTP jest najlepszym sposobem dotarcia na PGE Narodowy. Ten rejon jest także skomunikowany dzięki stacji kolejowej Warszawa Stadion, na której zatrzymują się pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich.

Przed rozpoczęciem wydarzenia, wraz z pojawiającymi się widzami, policja zwykle decyduje o zamknięciu dla ruchu okolicznych ulic, a autobusy jeżdżą wtedy objazdami. Po imprezie, gdy uczestnicy masowo decydują się na pieszy powrót do centrum, zamykany dla ruchu jest most Józefa Poniatowskiego i Aleje Jerozolimskie na odcinku pomiędzy rondem gen. Ch. de Gaulle'a a rondem J. Waszyngtona, a także ruch tramwajowy od placu S. Starynkiewicza do ronda J. Waszyngtona. Autobusy i tramwaje kursują wtedy zmienionymi trasami. Sprawny powrót do domu jest możliwy dzięki uruchomieniu dodatkowych linii autobusowych, kursów tramwajów oraz częściej kursującym pociągom metra.



Rekordowe wpływy ze sprzedaży biletów

W 2023 sprzedano 113 177 023 bilety, co oznacza wzrost o ponad 11 proc. w porównaniu z rokiem 2022. O 13 proc. wzrosła także wartość sprzedanych biletów – z 883 643 222 zł do 998 560 396 zł.

Rok 2023 był także rekordowy pod względem wpływów do budżetu miasta. Na stołeczne konto wpłynęło 883 888 262,59 zł – to wzrost o 13 proc. w stosunku do roku 2022 i najwyższa wartość wpływów w historii WTP (wcześniej rekord padł w 2019 rok, gdy do budżetu miasta wpłynęło 874 846 639 zł).

Wpływy „komunikacyjne" do budżetu czyli ze sprzedaży biletów, opłat dodatkowych oraz wpłat od gmin, z którymi współpracuje ZTM (jeżdżą w nich autobusy i pociągi z logo WTP), w 2023 roku wyniosły 1 072 211 153 zł i pokryły 29,71 proc. kosztu zakupu usług przewozowych. A te były rekordowe – za kursowanie autobusów, tramwajów, metra i pociągów Warszawa zapłaciła w zeszłym roku 3 609 474 790 zł. To o prawie 700 mln więcej niż w 2022 roku. Zaważyła na tym inflacja i duży wzrost cen nośników energii.

Pasażerowie, podobnie jak w roku 2022 najchętniej wybierali bilety czasowe (czyli 20 minutowe) – kupili ich łącznie 59 356 961 (wzrost w stosunku do ubiegłego roku o blisko 10 proc.). O 12 proc. wzrosła także liczba sprzedanych biletów jednorazowych (75 i 90 minutowych) – z 41 265 360 w 2022 roku do 46 539 091 w roku 2023. Stale rośnie także zainteresowanie biletami długookresowymi (30 i 90 dniowe) – wzrost o 9 proc. w porównaniu do roku ubiegłego – pasażerowie kupili ich 4 810 374 sztuki.

Rok 2023 był kolejnym, w którym obowiązywała oferta „Warszawa+". Dzięki współpracy Warszawy z podwarszawskimi gminami ich mieszkańcy płacą mniej za bilety WTP. Różnicę w cenie biletu pokrywają lokalne samorządy.

W ubiegłym roku z biletów metropolitalnych korzystali mieszkańcy 26 gmin. Łącznie sprzedano 331 196 biletów za kwotę 46 974 677 zł.

Nadal obserwujemy także trend spadkowy sprzedaży w stacjonarnych punktach dystrybucji, w tym w Punktach Obsługi Pasażera. W POP-ach sprzedano 1 135 204 bilety (w 2022 roku o ok. 8 tys. więcej), a w innych punktach 12 846 616 (rok wcześniej o prawie 1,5 mln więcej).

Obsługa pasażera coraz nowocześniejsza

W stolicy działa obecnie 15 Punktów Obsługi Pasażera, oraz dwa punktu kodowania biletów w aglomeracji – w Legionowie oraz Ożarowie Mazowieckim. Można korzystać także z e-POP. Za jego pośrednictwem można on-line załatwić sprawy związane z komunikacją miejską. Pakiet dostępnych tam usług stale się powiększa. Wcześniej można było m.in. złożyć wnioski o Warszawski Kartę Miejską, Warszawską Kartę Miejską z uprawnieniami Karty warszawiaka, uprawnienia Karty warszawiaka oraz umówić się na spotkanie dotyczące funkcjonowania



Rok wcześniej było to 289 930 biletów, tak więc w 2023 roku było ich więcej o ok. 12 proc. Na podium nastąpiło przetasowanie – najwięcej takich biletów kupili mieszkańcy Piaseczna – 49 542 sztuk, podczas gdy w 2022 roku byli to legionowianie, który w 2023 roku kupili ich 48 708 sztuk. Tu widać efekt uruchomienia linii SKM S4 i S40 do Piaseczna. Trzecie miejsce dzierży Wołomin – 42 637 biletów.

Warszawiacy wybierają płatności mobilne

Zmieniły się, i to dość znacznie, sposoby kupowania biletów. Po raz pierwszy sprzedaż biletów w aplikacjach mobilnych przekroczyła tradycyjną. W aplikacjach pasażerowie kupili ponad 40 mln biletów (dokładnie 40 016 912), więcej aż o 43 proc. niż w 2022 roku. To potwierdzenie, że decyzja o rozpoczęciu prac nad nowym system biletowym, który pozwoli w sposób nowoczesny płacić za przejazd, była słuszna. W stacjonarnych biletomatach pasażerowie kupili 35 332 810 biletów (więcej niż w roku), w pojazdach – 23 840 883 (mniej niż rok wcześniej).

WTP. Od kwietnia 2023 roku można za jego pośrednictwem składać wnioski o Karty Ucznia oraz dokonywać płatności on-line za kolejną kartę miejską. Od listopada, wnioski o kartę miejską, ucznia i warszawiaka można podpisać profilem zaufanym – bez konieczności umawiania się na spotkanie weryfikujące tożsamość. Dodatkowo, online można także sprawdzić stan swojego zadłużenia.

Więcej kontroli, mniej osób bez biletu

Kontrolerzy biletów w ubiegłym roku przeprowadzili 9 005 607 kontroli. W porównaniu z rokiem 2022 (8 032 747 kontroli) było ich 12 proc. więcej. Wystawili 168 904 opłaty dodatkowe, z czego większość – 108 523 – gapowicze zapłacili na miejscu. Pozostałym 60 381 wręczyli wezwania do zapłaty. Udział osób podróżujących bez ważnego biletu wyniósł 1,88 proc. i był mniejszy niż w roku 2022 (2,1 proc.)

Wzrosła liczba opłat wnoszonych podczas kontroli na miejscu. W 2023 roku stanowiły one 64,3 proc. wszystkich opłat dodatkowych, a rok wcześniej 60,7 proc.

Po Wiedniu tylko transportem publicznym

Dziś zabieramy Was nad Dunaj, do austriackiej stolicy. Leżący we wschodniej części kraju Wiedeń to niemal dwumilionowe miasto, mogące się pochwalić bardzo rozbudowanym systemem komunikacji miejskiej. Tramwaje kursują tu po 180 kilometrach torów, funkcjonuje pięć linii metra, a ich pociągi zatrzymują się na 109 stacjach. Całość uzupełnia gęsta sieć połączeń autobusowych i kolei naziemnej. Transportem publicznym można dojechać również w wiele atrakcyjnych turystycznie miejsc Wiednia – podpowiemy kilka najciekawszych, łatwo osiągalnych z pokładu transportu publicznego.



Tramwajem po Ringu

Wzdłuż okalającej ścisłe centrum Ringstrasse znajdują się najważniejsze i najbardziej reprezentacyjne budynki Wiednia. Wzorowany na brukselskim Ratusz z 1994 roku, Uniwersytet Wiedeński, budynek Parlamentu czy kilka teatrów i muzeów. Wzdłuż szerokiego i eleganckiego bulwaru rozciągają się szpalery drzew, co daje skojarzenia z krakowskimi plantami. Spacer wzdłuż pięciokilometrowego ringu jest oczywistym wyborem mieszkańców i turystów odwiedzających Wiedeń – ale okazałe, historyczne budynki można podziwiać również z okien tramwaju.



Wokół całego bulwaru poprowadzone jest torowisko – na Ring zjeżdżają się tramwaje z różnych części miasta. Tylko jedną z kilku pętli, zlokalizowanych przy Ringu, czyli Schottentor, obsługuje siedem linii tramwajowych, a kolejne trzy są tuż obok. Na Ring bez problemu dostaniemy się też metrem.

Spalarnia śmieci Spittelau

Jedyna w swoim rodzaju atrakcja turystyczna Wiednia. Wybudowana w 1971 roku spalarnia śmieci Spittelau to jeden z bardziej charakterystycznych budynków Wiednia. Wjeżdżając do miasta od północy w oczy rzuca się pozłacana wieża, przypominająca turystyczny obiekt widokowy.

Spalarnia po przebudowie w latach 80-tych miała się stać nowoczesna i ekologiczna, by spełniać jak najwyższe normy środowiska. Odmieniony wygląd zewnętrzny miał sprawić, że spalarnia stanie się oryginalną bryłą architektoniczną, a przy okazji atrakcją dla turystów. I zdecydowanie się to udało!

Spalarnia wbrew pozorom nie znajduje się na obrzeżach miasta, ale całkiem blisko centrum. Podróż metrem lub miejską koleją do stacji Spittelau zajmie nie więcej niż kilkanaście minut.



Kahlenberg – z widokiem na zielony Wiedeń

Północno-zachodnie dzielnice Wiednia, to wille, lasy i pagórki. Mieszczące się na rubieżach miasta wzgórze Kahlenberg to nie tylko doskonały punkt widokowy na pobliskie winnice i oddalone centrum Wiednia, ale również miejsce ważne historycznie.

Właśnie stąd w 1683 roku Król Jan III Sobieski dowodził wojskiem w bitwie o Wiedeń, w której odparto atak Turków i obroniono miasto. Na wzgórzu znajduje się prowadzony przez polskich księży kościół św. Józefa; w środku znajdziemy izbę upamiętniającą zwycięstwo w Odsieczy Wiedeńskiej oraz tablicę poświęconą wizycie Jana Pawła II w tym miejscu.

Wzgórze Kahlenberg to miejsce dość komercyjne – jeżeli poszukujecie większego spokoju polecamy wybrać się na sąsiednie wzgórze Leopoldsberg. Położone w zasięgu 20-minutowego spaceru miejsce jest równie atrakcyjnym punktem widokowym na Wiedeń.

Na oba wzgórza dojedziemy autobusem miejskim linii 38A – należy się do niego przesiąść na końcowej stacji metra linii U4, Heiligenstadt. Dojazd ze ścisłego centrum Wiednia nie zajmie dłużej niż trzy kwadranse.

Zamieszkać w zbiorniku gazu

Simmering to jedna z południowych dzielnic Wiednia. Nie wyróżniałaby się niczym szczególnym, gdyby nie cztery dawne zbiorniki gazu miejskiego, częściowo przerobione… na mieszkania.

Powstałe u schyłku XIX wieku ceglane budowle pełniły swoją pierwotną funkcję aż do 1986 roku. Gdy w Wiedniu podjęto decyzję o przejściu na gaz ziemny, rotundy pozostały puste. Wkrótce zdemontowano wszystkie instalacje i rozpoczęto adaptację budynków do innych funkcji. Dziś wewnątrz są mieszkania, akademiki, sale kinowe, sklepy i przestrzenie biurowe.

Dojazd z centrum zapewnia linia metra U3 - wkrótce po przekształceniu zbiorników dobudowano na niej stację Gasometer.

Szeroka i elastyczna taryfa

Podobnie jak w Warszawie, w Wiedniu możemy kupić bilety krótko i długookresowe. Zarządcą komunikacji jest Wiener Linien, który analogicznie jak warszawski Zarząd Transportu Miejskiego, ustala trasy, rozkłady jazdy i zajmuje się dystrybucją biletów. Do dyspozycji mamy bilety jednorazowe przesiadkowe (do 80 minut z dowolną liczbą przesiadek), 24, 48 i 72-godzinne. Bilety można kupić w automatach w rejonie węzłów przesiadkowych, na stacjach metra oraz w samych autobusach i tramwajach.

Ciekawą opcją taryfową w Wiedniu są tzw. karty turystyczne, które można wykupić na okres od 24 godzin do pełnego miesiąca. Taka karta uprawnia nie tylko do nieograniczonej liczby przejazdów transportem zbiorowym, ale również do zniżek w muzeach, atrakcjach turystycznych, a nawet restauracjach i niektórych sklepach.

Wiedeń – to miasto warto odwiedzić!

Wiedeń to ogromne miasto o wielu twarzach i z bogatą historią. Nie brakuje w nim okazałych zabytków i nadrzecznych, zielonych terenów rekreacyjnych. Z drugiej strony – to nowoczesne i bardzo szybko rozwijające się miasto. W tym artykule zdecydowaliśmy się przedstawić krótki przekrój różnorodnych, wiedeńskich atrakcji, do których w krótkim czasie można dojechać doskonale rozwiniętym transportem zbiorowym.



Komunikacja gra w zielone

Warszawa jest coraz bardziej zielona – także za sprawą zielonych torowisk oraz ekowiat. W 2023 roku rozchodnik wyłożono na dachach 54 istniejących wiat przystankowych, a w tym będzie to ponad 80 wiat. Decydują o tym mieszkańcy w budżecie obywatelskim.

Zielone dachy

Rośliny w przestrzeni miejskiej to nie tylko parki, rabaty i trawniki. Mogą one także rosnąć nad ziemią, co widać na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego. Takich zielonych dachów w stolicy jest coraz więcej – dziś w sumie już 116. Tylko w ubiegłym roku pokryte zostały rozchodnikiem 54 istniejące zadaszenia – m.in. na Targówku i na Ursynowie. Większość z nich to projekty z budżetu obywatelskiego - mieszkańcom stolicy dachy z rozchodnikiem bardzo się podobają i co roku do zgłaszają kolejne takie projekty, które potem uzyskują akceptację w głosowaniu. Tak też będzie w 2024 roku – Zarząd Transportu Miejskiego szuka obecnie wykonawcy kolejnych zielonych dachów i wymiany szyb oraz dostawcy nowych wiat, także z zielenią i oznakowanymi szybami.

W tym roku, w ramach budżetu obywatelskiego, planowany jest montaż aż 81 zielonych dachów oraz 9 nowych wiat przystankowych. Zwycięskie projekty to m.in. „Zielone przystanki autobusowe na Targówku „v.2" (24 dachy), „Zielone przystanki" (Bielany – 5 dachów), „Kwitnące przystanki" (Bemowo – 22 zadaszenia), „Zielone przystanki na Mokotowie" (12 dachów) czy „Łąki na przystankach (kontynuacja)" wybrany przez mieszkańców Ursynowa (12 dachów). Lista przystanków jest długa, a rozchodnik „wyrośnie" na wiatach m.in. przy Metrze Bródno i Metrze Kondratowicza, Parku Olszyna, Rakowiecka-Sanktuarium, Metro Kabaty, Teligi, Metro Bemowo, pl. Kasztelański, Hala Wola, Dzieci Warszawy.

Trzy kolejne projekty zakładają ustawienie zupełnie nowych wiat przystankowych, także w zazielenionej wersji. To „Ekologiczne wiaty przystankowe w Wawrze, tam gdzie ich brak" – 6 nowych wiat na przystankach Zerzeń, Kombajnistów, Wodniaków i Lebiodowej czy „Zielone wiaty przystankowe przy SP217 (przystanki Zawodowa)" w Rembertowie. W Ursusie natomiast taka wiata stanie na pętli autobusu linii 194 na Gołąbkach.

Kolejna edycja BO

Ruszyła już kolejna edycja budżetu obywatelskiego – zgłoszone projekty są obecnie weryfikowane i oceniane przez miejskich specjalistów. Są one „branżowo" przyporządkowywane np. do Zarządu Dróg Miejskich, Zarządu Zieleni, Zarządu Transportu Miejskiego czyli tych instytucji, które będą zajmowały się ich realizacją (jeśli zostaną wybrane w głosowaniu). Czy w 2025 roku zazielenią się kolejne wiaty? ZTM ma do oceny ponad 20 projektów dotyczących montażu zielonych dachów i ustawienia wiat przystankowych; to w sumie kilkadziesiąt zazielenionych przystanków.

Wszystko zależy od mieszkańców – głosowanie rozpocznie się 15 czerwca.

Rozchodnik do miasta

Zielone przystanki są bezpieczne dla ptaków, w wiatach wymieniane są także szyby. Nowe są oznakowane gęstą siatką kropek naniesioną metodą sitodruku. Takie oznaczenia ostrzegają ptaki przed zderzeniem z – nierzadko niewidoczną dla nich – przezroczystą szybą.

Dachy ekowiat pokryte są dywanami z rozchodnika. Jest to roślina, która wyjątkowo dobrze radzi sobie w miejskich warunkach i łagodnie znosi niekorzystne warunki klimatyczne. Długo wygląda świeżo i estetycznie i jest praktycznie bezobsługowa, bo nie wymaga podlewania



i nawożenia. Jednak jej największą zaletą jest to, że oczyszcza powietrze, chłodzi i magazynuje wodę. Rośliny na jednej ekowiacie pochłaniają rocznie ponad 7 kg dwutlenku węgla i ograniczają zapylenie powietrza o 15-20 proc. W upalne dni obniżają temperaturę pod wiatą o ok. 3-5 stopni Celsjusza, w czasie opadów magazynują nawet do 150 litrów wody, a dzięki długiemu okresowi kwitnienia służą także owadom.

WTP zazielenia warszawskie torowiska

Coraz więcej jest także zielonych torowisk. Na niektórych trasach pojawiły się goździki, krwawnik, byliny a nawet oregano, ale najczęściej zielone dywany tworzone są z wykorzystaniem różnych gatunków rozchodnika, który w tym przypadku doskonale wycisza poziom dźwięków emitowanych przez tramwaj, filtruje spaliny, a także obniża temperaturę w najbliższym otoczeniu wpływając na jakość życia mieszkańców Warszawy i służąc poprawie estetyki przestrzeni publicznej. W sumie, w stolicy jest już niemal 35 km zielonych torów.

Eko-plany

Zielone dywany pojawią się też na kolejnych trasach tramwajowych. W 2024 roku planowane jest oddanie do użytku ok. 13 km ekotorowisk – na ulicy J. Gagarina, M. Kasprzaka, na ulicach Spacerowej, Jana III Sobieskiego, Al. Rzeczpospolitej i Z. Branickiego oraz w zajezdni Annopol. Przy nowopowstających torach będą także sadzone wysokie, wyrośnięte już drzewa. Na trasie do Wilanowa nawet w węższych miejscach, pojawią się specjalnie formowane egzemplarze. Oprócz tego przewidziano posadzenie zwykłych drzew.

Planowane jest także zazielenienie torowisk na projektowanych trasach wzdłuż ulicy Rakowieckiej i wzdłuż Bitwy Warszawskiej 1920 r., a w przyszłości także na trasach w kierunku Gocławia, wzdłuż Modlińskiej i na zieloną Białołękę. Zielone torowiska pojawią się też na modernizowanych trasach – między innymi na ulicy Marszałkowskiej, w al. J. Waszyngtona, Jana Pawła II i ulicy Stawki.





Cykl „WTP to ludzie"

Warszawski Transportu Publiczny nigdy nie zasypia. O każdej porze dnia i nocy po warszawskich ulicach (i pod nimi) jeżdżą tysiące pojazdów, dzięki którym mieszkańcy i goście stolicy sprawnie i na czas docierają tam, gdzie chcą. W ubiegłym roku przewieźliśmy blisko miliard pasażerów

Na pierwszy rzut oka, może się wydawać, że funkcjonowanie komunikacji to prosta sprawa - autobus, tramwaj, pociąg, kierowca lub maszynista i tyle – co w tym skomplikowanego? Tymczasem, Warszawski Transport Publiczny to wielki, skomplikowany krwioobieg, który nie mógłby funkcjonować, gdyby nie codzienna – często niewidoczna praca tysięcy ludzi. To cały sztab specjalistów z różnych dziedzin, którzy tworzą rozkłady jazdy, wyznaczają trasy, dbają by pojazdy były sprawne, zadbane, czas przejazdu zachowany oraz żeby pasażerowie mogli podróżować bezpiecznie i w komfortowych warunkach, a także zapewniają sprawne funkcjonowanie miasta, gdy dzieje się coś niestandardowego: protesty, zgromadzenia, wypadki, korki.

Warszawski Transport Publiczny to tysiące twarzy, tysiące ludzi! Chcemy Wam ich przestawić – a właściwie to oni sami Wam się przedstawią i opowiedzą o swojej pracy! Zapraszamy w niezwykłą podróż po zakamarkach komunikacji miejskiej.

Zapraszamy w podróż!

Wojciech Dudek, Metro Warszawskie – Szybka pomoc w technicznej sprawie!

Pan Wojciech pracuje w Metrze Warszawskim niemal trzydzieści lat i bardzo lubi swoją pracę także ze względu na ludzi z którymi współpracuje. Jest mistrzem warsztatu i pogotowia technicznego. Jego praca polega na opracowywaniu grafików pracy, rozliczaniu godzin w systemie, szkicowaniu i przekazywaniu pracownikom wytycznych dotyczących. Jednak głównym zadaniem pana Wojciecha jest przede wszystkim bieżący nadzór nad naprawą rzeczy, które uległy awarii na obu liniach warszawskiego metra. Zepsute części przywożone są pojazdami pogotowia do warsztatu, który mieści się na warszawskich Kabatach. Jeśli awarii ulega coś cięższego, pan Wojciech razem z brygadzistą jedzie na miejsce obejrzeć i zdecydować co dalej. Czasem, kiedy odmawiają działania duże silniki z działu wentylacji, nocą przewozi się je specjalną drezyną do warsztatu, a po wymianie niedziałającej części - jak kilkudziesięciocentymetrowe łożyska, silniki wracają na swoje miejsce, na konkretnej stacji.

Zespół pana Wojciech składa się z trzydziestu osób – dwudziestu pracowników pogotowia technicznego i czterech, pięciu osób pracujących w warsztacie. A pracy ciągle im przybywa. Metro prężnie się rozwija, powstają kolejne stacje, a na nich mnóstwo nowoczesnych dźwigów, schodów ruchomych, wentylatorów. Nad ich sprawnym funkcjonowaniem czuwa zespół pana Wojciecha.

Praca, to jednak nie tylko naprawy awarii, to także codzienny kontakt z ludźmi, który sprawia panu Wojciechowi dużo przyjemności - pochylenie się nad pracownikiem, podanie pomocnej dłoni, próba zrozumienia, godne pożegnanie osób które przechodzą na emeryturę – to zdaniem Pana Wojciecha tworzy klimat w pracy. A po pracy?

Po pracy Pan Wojciech grywa w filmach i reklamach, kiedyś przez kilka lat śpiewał również w męskim chórze Harfa. Jest bardzo rodzinnym człowiekiem i zagorzałym działkowcem.



„Obroniłem się w 1992 roku na Politechnice Warszawskiej - Wydział samochody i maszyny robocze. Po studiach pracowałem w Fabryce Samochodów Osobowych. Kiedy dowiedziałem się od fotografa, wykonującego zdjęcia na moim ślubie, że Metro Warszawskie szuka pracowników po studiach technicznych pomyślałem - czemu nie? Transport publiczny jest ważniejszy od samochodowego, tak myślałem wtedy i tak myślę dziś..

Stolica uwielbia się ślizgać

Patrząc dziś na zalewane deszczem ulice, trudno sobie wyobrazić, że dawniej można było jeździć zimą na łyżwach pod gołym niebem, w parkach czy na skwerach. Warszawiacy chętnie korzystali ze ślizgawek.

Wiemy, że dziś, jeśli chcemy się wybrać na łyżwy, to możemy pojechać pod Pałac Kultury i Nauki, na Stare Miasto, na Stegny, do Ośrodka Moczydła, na Wilanów, na Białołękę czy do Parku Bródnowskiego. Praktycznie w każdej dzielnicy w zimowe dni jest dostępna ślizgawka, gdzie można wypożyczyć łyżwy i wszędzie wygodnie dojedziemy Warszawskim Transportem Publicznym. Popołudniami, a w trakcie ferii przez całe dnie na lodzie można było spotkać dziesiątki osób, bo warszawiacy kochają przejażdżki na świeżym powietrzu. Ale dziś można to robić tylko na sztucznej tafli.

100 lat temu

A sto lat temu, kiedy nie było galerii handlowych, a zimy też, co tu ukrywać, były trochę sroższe niż obecnie? Gdy śnieg leżał na ulicach, a mróz skrzył się na szybach warszawiacy, z różnych warstw społecznych, wybierali się na łyżwy. Mieli do dyspozycji wiele lodowisk, w różnych częściach stolicy. Znakomity aktor Andrzej Łapicki w artykule, zamieszczonym przed laty w Rzeczpospolitej uczył się jazdy na łyżwach w Ogrodzie Saskim, a umiejętności i to hokejowe (!) rozwijał na lodowiskach w parku Agrykola, których było kilkanaście – sportowym centrum ówczesnej Warszawy.

Stał najczęściej na bramce i był uważany za całkiem zdolnego zawodnika. Sprzęt hokejowy nie był tani (podobnie jak dzisiaj) i trzeba było się ratować wynalazkami. Widocznie nawet syn profesora Uniwersytetu Warszawskiego nie mógł sobie na wszystko pozwolić, dlatego sam Łapicki zaproponował, by ochraniacze robić ze sklejonych starych zeszytów, które wtedy miały bardzo grube okładki. Jego artykuł opublikowano w gazecie Sport Szkolny.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/5/1332/13 (syg. daw. 1-M-1332-13)
Tor łyżwiarski w Dolinie Szwajcarskiej - Słowiańskie Mistrzostwa w Łyżwiarstwie Figurowym w Warszawie
luty 1934



fot. NAC, sygn. 3/1/0/5/1332/6 (syg. daw. 1-M-1332-6)
Tor łyżwiarski w Dolinie Szwajcarskiej - Słowiańskie Mistrzostwa w Łyżwiarstwie Figurowym w Warszawie
luty 1934

Do Ogrodu Saskiego i do Agrykoli można było dojechać oczywiście, tramwajami i to kilku linii: nr 1 i 14 z okolic Żoliborza i Muranowa, po drodze mijając Krakowskie Przedmieście, nr 9, który startował z robotniczej Woli, albo tramwajami linii Z z Powiśla. Po drodze każdy z tych tramwajów przejeżdżał przez Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat, gdzie atrakcji, także tych zimowych, było w tamtym czasie najwięcej.

Jeśli ktoś się rozmyślił i stwierdził, że nie chce mu się jechać aż na Agrykolę, to mógł wysiąść np. w okolicach Uniwersytetu Warszawskiego i pójść w stronę ulicy Marszałkowskiej, do Ogrodu Saskiego, albo skręcić w stronę Wisły i dotrzeć na tor Dynasy, przy ulicy Oboźnej, gdzie latem ścigali się kolarze, a gdy nie pozwalała już na to pogoda, to urządzano lodowisko.

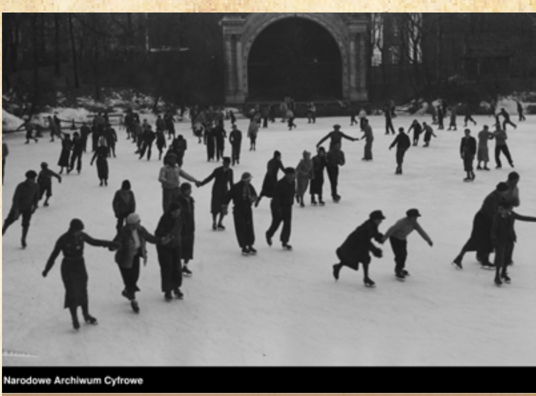
Jednak największą popularnością w latach dwudziestolecia międzywojennego cieszyła się ślizgawka w Dolinie Szwajcarskiej. Tamtejsze lodowisko, położone w okolicach ulicy Pięknej, Alei Róż i Chopina uważano za najwytworniejsze w stolicy.

Jechało się do doliny najczęściej sankami – zwykle jednokonnymi – na trzy osoby tramwaj się nie opłacał. (...) Stajemy na miejscu, wykupujemy bilet wejścia i po drewnianym pomoście zmierzamy do silnie ogrzanej i brzydko pachnącej szatni, gdzie się zostawia okrycia i nakłada łyżwy: turfy o nosach zakręconych ku górze jak pantofle tureckie albo ostro ścięte halifaxy. But sznurowany był nieodzowny: noga w kostce musiała być bardzo mocno skrępowana. Już w łyżwach schodziło się na lód świetnie u łyżwiarzy utrzymany. Kilka razy dziennie zmiatano śnieg, na nocą polewano plac wodą, pisała Jadwiga Waydel-Dmochowska w książce „Dawna Warszawa".

Komu się nie opłacało, temu się nie opłacało, ale można założyć, że wielu warszawiaków wybierało jednak dogodny dojazd tramwajami, takimi samymi jak na Agrykolę. Tam jeżdżono wytwornie i z gracją, przygrywała orkiestra dęta, a pojawiali się też profesjonalni łyżwiarze. Zresztą, wiele osób umiało wtedy tańczyć na lodzie. Ci bardziej wprawieni próbowali nawet walca, a mniej wytrenowani – prostszych figur. Niektórzy, ci bardziej zamożni, brali specjalne



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/7362/1 (syg. daw. 1-U-7362-3-1)
Ogród Saski - ślizgawka przed Wieżą Ciśnień
luty 1927



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/7351 (syg. daw. 1-U-7351)
Ślizgawka w Dolinie Szwajcarskiej
grudzień 1934

lekcje, a nauczyciele jako wprawkę kazali chodzić na łyżwach po świeżo froterowanej podłodze i dopiero, gdy ktoś potrafił utrzymać równowagę – zapraszali na lodowisko.

Lodowy pałac

Łyżwy były w Warszawie przełomu wieków tak popularne, że grupa biznesmenów postanowiła wykorzystać tę modę i wybudować prawdziwy pałac lodowy – na kształt tych znanych z największych i najbogatszych miast europejskich: Paryża, Berlina, Nicei, Petersburga. W ten sposób powstał na tyłach Nowego Światu Palais de Glace, przepiękna budowla, która mieściła nie tylko halę lodową, ale też kawiarnię.

Architektem był słynny Stefan Szyller, który potem opisał swój projekt w Przeglądzie Technicznym. Pałac miał być czynny cały rok, więc zamontowano tam także instalację do produkcji sztucznego lodu. Całość inwestycji kosztowała zawrotną na tamte czasy sumę 700 tysięcy rubli, a samo utrzymanie kompleksu też pochłaniało ogromne sumy pieniędzy. Kilkugodzinny bilet kosztował 50 kopiejek, a wieczorem cena wzrastała do 1 rubla. Dodatkowo, za wypożyczenie łyżew trzeba było zapłacić 30 kopiejek. Urzędnik niższego szczebla zarabiał wtedy przez cały rok około 300 rubli, więc na taki wydatek mało kogo było stać. Nawet bardzo dogodne położenie, na tyłach Nowego Światu, gdzie można było dotrzeć łatwo piechotą czy komunikacją miejską, nie uratowało frekwencji. Przedsięwzięcie zbankrutowało po roku, ale sam budynek pozostał i mieściło się w nim przed wojną kino „Colosseum".

Po wojnie warszawiacy też chętnie wybierali się na łyżwy, chociaż nie wróciły już czasy lodowiska w Dolinie Szwajcarskiej. W pierwszych powojennych latach najważniejszym zadaniem było odbudowanie stolicy, ale później, kiedy

już najważniejsze budynki powstały, można było pomyśleć o również potrzebnych, ale zapewniających rozrywkę inwestycjach. W grudniu 1953 r. otwarto lodowisko na Torwarze, przy ulicy Łazienkowskiej i od razu zaczęło się ono cieszyć olbrzymią popularnością. Nie było tak drogie i wytworne, jak Palais de Glace (nikt w PRL nie pozwoliłby sobie na burżuazyjne zbytki) i może dlatego warszawiacy tak chętnie je odwiedzali. W tamtych czasach, w tamte rejony Warszawy powszechnie dojeżdżało się trolejbusami. Tak jesienią i wiosną kibice piłkarscy dojeżdżali na Legię, tak łyżwiarze mogli dotrzeć na ślizgawkę. Wrócić oczywiście też, bo stolica i komunikacja miejska zawsze późno kładły się spać.

Stegny po dziś dzień

A współcześnie, sztuczne lodowisko w 1980 roku otwarto na Stegnach. I działa po dziś dzień. W latach osiemdziesiątych przyciągało dzieci i młodzież z całej Warszawy bo jazda na łyżwach po równym i gładkim lodzie była atrakcją. - To były czasy, gdy lodowiska były przygotowywane na boiskach przy szkołach, bo pozwalały na to zimy. Mróz trzymał tygodniami, wystarczyło odgarnąć śnieg i wylać wodę zwykłym szlauchem – opowiada Agnieszka, mieszkanka Ochoty. – No i były jeszcze lodowiska „naturalne", na stawach i gliniankach.

Dzisiaj to nie do pomyślenia ale 40 lat temu warszawskie zbiorniki wodne zamarzały na wiele tygodni a lód miał grubość kilkudziesięciu centymetrów. Na Ochocie takim zbiornikiem były glinianki w parku szczęśliwickim. Zawsze znajdowała się ekipa, która odśnieżała spory kawałek zamarzniętego stawu i urządzała tam mecze hokejowe. I dopiero, gdy hokeiści-amatorzy kończyli rozgrywki, mogli jeździć inni łyżwiarze. – Na Stegny jeździliśmy zwykle większą grupą – opowiada Agnieszka. – To była kilkugodzinna wyprawa, „po szkole". Tor łyżwiarski był oświetlony i dlatego można było tam jeździć gdy w parku czy na improwizowanym lodowisku przy szkole było już ciemno. Z Ochoty jeździł tam autobus linii 172. Pętla była na Rakowcu, na ulicy W. Korotyńskiego – wtedy autobusy oczekiwały na kolejny kurs po prostu na jedni, nie była to więc klasyczna pętla gdzie autobus mógł zmienić kierunek jazdy. Stegny były popularne i autobusów, które miały przystanki w pobliżu toru wysypywał się tłumek młodzieży zawieszonymi na ramionach łyżwami połączonymi związanymi sznurowadłami.

Źródło:
Kamil Potrzuski, Palais de Glace" – zapomniany pałac sportu dawnej Warszawy [w:] Zeszyty Naukowe Towarzystwa Doktorantów UJ Nauki Społeczne, Numer 13 (2/2016);
„Stolica" Nr 1-2/2017
Jadwiga Waydel-Dmochowska, „Dawna Warszawa", Warszawa 1958
„Kurier Warszawski"





fot. NAC, sygn. 3/40/0/13/46 (syg. daw. 40-S-46)
Tor łyżwiarski Stegny
17 stycznia 1981

Warszawa